



Conscience et sécurité routière – Une adaptation humaine en cours

Article de Thierry Tournebise

Thèmes : « Philosophie et sens de la vie »

Date : décembre 2012

Sommaire de l'article

Des morts et des vies

Le zéro impossible
D'autres morts... hélas encore plus nombreux

Remèdes pour plus de vie

Examens des sources accidentogènes
Les IDSR et les enquêteurs ECPA
De l'argent et des points...

Prévention

Ce qui fait les comportements
Penser pour l'autre éteint sa vigilance

Quelques incidences

Cas de la peur
Cas des règles
Le cas des erreurs
Rôle de la répression
Rôle de la conscience et de l'humanisation

L'humanité, sur la route aussi

Le « savoir vivre ensemble »
Notre « automobile home »
La vitesse et l'illusion
Les défis pour exister
Être ou paraître
Une infrastructure apaisante

Pour conclure

Pour l'être humain il est relativement nouveau de pouvoir se déplacer aussi vite. La voiture « semble exister depuis toujours », mais son histoire est plus que récente : moteur à explosion fonctionnant au gaz d'Étienne Lenoir en 1860, voiture à vapeur d'Émil Mors en 1873 (se nommant « l'Obéissante »), moteurs quatre temps vers 1880, premières courses mettant en valeur le moteur quatre temps en 1894... c'est vers 1900 que les premiers modèles qui apparaissent pour le public. 1851, apparaît le premier code de la route, vers 1896 le 1^{er} « permis de conduire » (simple certificat de capacité concernant la conduite et connaissance du véhicule). Le code de la route prend forme à partir de 1920.

Aujourd'hui, un siècle plus tard, la technologie a réalisé des prouesses, jusque dans l'individuel, où chacun (ou presque) dispose d'un véhicule. La société s'est « adaptée » à ce phénomène fulgurant,

de sorte qu'on ne peut plus aujourd'hui se passer de voiture, ne serait-ce que pour aller travailler (sauf si l'on est dans une zone où l'on peut disposer de transports en commun). Cette multiplicité des conducteurs conduit à une autre adaptation pour l'être humain : celle de « savoirvivre ensemble sur la route ». Or il se trouve que la psychologie des individus se trouve confrontée à des composantes inattendues, amplifiées par la vitesse, par les risques que chacun court ainsi pour lui-même, et fait aussi courir aux autres.

Les solutions adoptées sont plus ou moins satisfaisantes et se cherchent dans ce balbutiement submergé (mais aussi aidé) par la technologie sans cesse plus performante. Faute de mieux la répression tient une grande place, mais n'est pas la seule solution engagée. Quels sont les moyens les plus efficaces à développer ? Ces lignes proposent modestement d'explorer quelques composantes de ce « savoir vivre ensemble » si délicat.

Des morts et des vies

Le zéro impossible

Il est impossible de supprimer tout risque de mortalité sur la route, comme il est hélas aussi impossible de supprimer tout risque de mortalité par accident domestique ou par toute autre cause. Nous en sommes réduits à tenter de les réduire au minimum (mais quel est le juste minimum ?).

Le zéro accident serait sans doute idéal, mais nous devons nous rendre à l'évidence que, même en ne conduisant pas, même en restant chez soi, même en ne faisant rien du tout, il y a toujours le risque que quelque chose se produise et soit fatal. Il suffit même de manger et d'avaler de travers ! (nous n'arrêterons pas de manger pour autant). Le risque zéro n'existe pas, et le simple fait de vivre expose à un risque de mort. Nous ne devons pas oublier ce fait, même s'il serait indécent de s'en servir pour justifier les négligences.

Naturellement, même si le risque zéro semble inatteignable, plus le nombre de décès baissera, mieux cela vaudra. Un seul mort en plus, c'est toujours un mort de trop, tant pour la personne elle-même (bien sûr) que pour ses proches... et même pour l'humanité. Si le chiffre zéro est inatteignable, à partir de quel nombre le chiffre deviendra-t-il incompressible ? A quel minimum devons-nous nous résoudre ?

Entre 1972 et 2010, nous avons eu 4 fois moins de tués sur les routes Françaises. Nous sommes passés de plus de 16.000 morts en 1972, à 3.992 morts en 2010... puis à 3.970 morts en 2011. A n'en pas douter le nombre peut diminuer !

Mais il ne faut pas oublier non plus les blessés de la route dont la vie bascule après de graves traumatismes physiques, ou même psychiques... ou encore sociaux, quand les blessures ne permettent plus

d'exercer son métier, d'élever ses enfants ...etc.

D'autres morts... hélas encore plus nombreux

Alors qu'on s'émeut (à juste titre) des morts provoqués par l'insécurité routière, nous avons d'autres causes de décès qui devraient attirer notre attention et qui pourtant restent anormalement discrètes dans les médias. Parmi la multitude de ces dangers qui menacent l'être humain (ils méritent tous d'être considérés, dont notamment le déséquilibre alimentaire qui causerait plus de 70.000 décès par an et le manque d'exercice 40.000 !)* le suicide doit particulièrement nous interpeller car il a tué 10.353 personnes en 2008** (l'insécurité routière en a tué 4.443 cette même année). Le suicide tue largement deux fois plus que la route, et le déséquilibre alimentaire 16 fois plus. Que déploie-t-on comme moyens pour gérer ces deux autres causes de mortalité par rapport à ceux déployés concernant la sécurité routière ? Certes, il a bien été compris qu'on ne peut verbaliser quelqu'un qui mange mal, ni simplement interdire de mettre fin à ses jours ! Les pistes à explorer sont donc ici d'une autre nature, d'autant plus que cela ne regarde que la personne concernée, alors que sur la route, une imprudence concerne aussi les autres usagers que soi.

* [Causes de mortalité diverses \(dont déséquilibre alimentaire et manque d'exercice\)](#)

** [Morts par suicide](#)

D'autre part, outre le fait que certains accidents (comptabilisés en accidents) sont en fait des suicides masqués, il n'en demeure pas moins que de plus en plus de dépressions frappent la population (stress, risques psycho-sociaux), que des personnes sont parfois surmédiquées, et que la somnolence est une source importante d'accidents (8% sur l'ensemble des routes et jusqu'à 18% sur les autoroutes).

On serait alors tenté d'interdire aux dépressifs de conduire (il y aurait aussi d'autant moins de morts... qu'il y aurait beaucoup moins de conducteurs !). Cela est bien sûr inenvisageable et inacceptable. Il est illusoire de faire le tour de tous les dangers et de vouloir mettre tout sous contrôle. Comme nous le verrons, si les règles, le contrôle et la répression jouent un rôle incontournable, leur seul usage, au-delà d'une certaine limite risque de devenir contreproductif. Il y a aussi derrière tout cela un problème social, un problème de bonheur de vivre, un problème de conscience, de civisme, de responsabilisation, d'addiction, d'aide à l'existence venant compenser un mal de vivre plus ou moins diffus.

Remèdes pour plus de vie

Examens des sources accidentogènes

S'il est toujours possible que des phénomènes totalement imprévisibles restent sources d'accidents, il n'en reste pas moins que les comportements, le respect d'autrui et de soi-même, sont des sources de sécurité à

considérer (produisant de surcroît un meilleur confort de vie). Il se trouve que notre état psychologique peut être plus ou moins accidentogène (tous accidents confondus et pas seulement sur la route). Abraham Maslow nous rappelle une étude qui l'a fortuitement démontré et qui mériterait d'être renouvelée de nos jours sur le thème de la sécurité routière :

- Afin de déterminer statistiquement les causes psychosomatiques des maladies Helen Dunbar (*Psychosomatic Diagnosis* – New York : Hoeber, 1943) a utilisé des personnes ayant des fractures osseuses comme groupe témoin, partant du principe que, là au moins, il n'y a pas d'enjeux psychosomatiques et que ce groupe est neutre au sujet des enjeux psychiques,

“

Elle a découvert à sa profonde stupeur qu'il en existait. En conséquence de quoi, nous sommes maintenant très au fait de la personnalité sujette aux accidents ainsi que, si je puis l'appeler ainsi, de l' "environnement accidentogène".

Donc une fracture peut, elle aussi, être psychosomatique et "sociosomatique", si vous me passez l'expression (Maslow, 2006. p.42 et, sur ce site la publication d'octobre 2008 [« Abraham Maslow »](#))

Si une telle cause doit être prise en compte, on ne peut toutefois pas imposer à tout conducteur potentiel de suivre une psychothérapie ! Cela nous montre néanmoins que la condition psychologique du conducteur joue un rôle et que celle-ci doit être approchée si ce n'est en psychothérapie, du moins sur un plan sociologique.

Les IDSR et les enquêteurs ECPA

Autrefois nous avions des « Inspecteurs Départementaux de la Sécurité Routière » (IDSR) qui enquêtaient sur les causes d'accidents graves et mortels. J'ai eu l'occasion d'en former en Dordogne. Ils se nomment aujourd'hui « Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière » (aussi IDSR) et ne réalisent plus que de l'information de prévention (tâche aussi très importante, mais très différente).

Des « Enquêteurs Comprendre Pour Agir » (ECPA)* prennent désormais la relève pour les enquêtes. Ce sont, eux aussi, des bénévoles qui, après une formation, ont pour tâche d'enquêter sur les accidents graves afin de mettre en œuvre des initiatives pour y remédier. Ces enquêtes autrefois nommées « Réagir » se nomment maintenant « Comprendre Pour Agir »... voilà le signe d'une belle maturation révélant moins d'impulsivité (en théorie du moins car chacun fait pour le mieux) !

* [Ministère de l'intérieur](#) ou Département du Rhône *Document général d'orientation* -2009-2012, p.52

L'enquête porte naturellement sur l'ensemble des conditions (infrastructure, véhicule, vitesse, alcoolémie... etc.). Mais, fait important, elle doit porter normalement aussi sur les vécus et ressentis des victimes et des auteurs, leur contexte psychosocial, leurs motivations... etc. L'idée n'est pas d'y établir une culpabilité, ni une sanction, mais de comprendre... afin ensuite de prévenir plus efficacement. C'est donc une action distincte de la justice, mais qui ne la remplace en aucun cas.

Si par exemple une personne a pris le volant en étant alcoolisée, en dehors du fait que la loi prévoit les sanctions correspondantes et que la justice s'occupe de leur application, l'enquêteur tentera uniquement de savoir ce que la personne a vécu avant de s'alcooliser (chez elle, au travail, en situation festive ou au contraire stressée ou dépressive), ce qui a motivé son alcoolisation (occasionnelle ou régulière), ce qui l'a conduite à prendre le volant malgré cet état. L'idée n'est pas de donner des leçons de morale, mais de « comprendre pour agir ». L'enquêteur aura cette même démarche sur ce qui a motivé un excès de vitesse, le passage d'un feu, d'un stop, un franchissement de ligne continue... etc. C'est ce qui doit permettre de mener une campagne de sécurité adaptée à la réalité, et non un discours simpliste et moralisateur suivant des impulsions émotionnelles qui font réagir sans comprendre (risquant ainsi de rendre inopérantes, ou même néfastes, les interventions choisies).

Belle initiative gouvernementale, où les préfets jouent un rôle important. Mais trop peu de moyens sont accordés, les crédits revenant plus à la répression qu'à la prévention.

De l'argent et des points...

Quelle prévention adopter ? La répression est incontournable, mais quelle doit-être son ampleur et son ciblage, sur quoi et sur qui opère-t-elle efficacement ?

Nous savons qu'en un an les conducteurs verbalisés par des radars versent à eux tous environ 500.000.000€ à l'état (sanction financière)*; que 180.000 personnes y perdent leur permis de conduire (sanction sociale); que 60.000 d'entre eux perdent leur emploi suite à la perte de leur permis (doublement de la sanction sociale par dommages collatéraux). Tout cela sur un nombre total d'environ 40.000.000 d'automobilistes

*(630.000.000€ en 2011) Sur une rentrée financière de 500.000.000€, moins 37% consacrés à la maintenance et l'achat de radars (180.000.000€) il reste 315.000.000€. Répartie entre 40.000.000 d'automobilistes. Cela ne représenterait que 7,87€ chacun si cette même somme devait rentrer fiscalement par un autre moyen. Contrairement à ce qu'on croit souvent, le projet est donc, plus sécuritaire que financier (pour l'instant en tout cas)... surtout comparé aux 23.000.000.000€ que coûte l'insécurité routière. Mais le moyen est-il pour autant le plus performant ?

Nous pourrions dire (vraiment très cyniquement) que cela libère quelques emplois dans une société qui peine à en fournir suffisamment pour tout le monde... idée bien évidemment inacceptable soulevant un autre drame social : le chômage. Ces 180.000 suppressions de permis par an sur 40.000.000 de conducteurs (0,45%) et 60.000 pertes d'emploi (0,15%)... sont-elles le prix à payer pour la paix civile, pour limiter le nombre de morts ? Bien compliqué de répondre, car d'une part la sanction est terrible (de nos jours sans voiture, en milieu rural on ne peut plus rien faire), mais aussi d'un autre côté chaque mort est une vie brisée pour la personne concernée, bien sûr, mais également pour son entourage... cela compte dans la balance. Cependant, le souci étant l'efficacité et non la colère, nous nous devons de faire le tour des diverses solutions avec un équilibre « nuisance/bénéfice » satisfaisant. Comme en médecine, le bon remède est celui qui amène plus d'avantages que d'inconvénients... (aucun remède n'étant sans aucun inconvénient) mais le juste équilibre n'est pas toujours si aisé à déterminer, c'est une question de choix, parfois impossible.

Sur un plan statistique, ce n'est pas trop compliqué (ce ne sont que des chiffres dans des cases), mais pour chaque personne concernée, c'est un drame, qu'il s'agisse des victimes de la route ou de ceux qui perdent leur emploi (éventuellement perte de la possibilité d'exercer leur profession chez quelques employeurs que ce soit, y compris en libéral), suivi éventuellement d'une perte de logement, et tout ce qui suit.

Nous ne savons plus, du mal ou du remède, ce qui cause le plus grand trouble social. Serons-nous satisfaits de sacrifier 180.000 personnes sur 40 millions pour plus de paix civile ? Il est vrai qu'elles ne sont pas désignées au hasard et y sont pour quelque chose dans ce qui leur arrive (même si les enjeux ne sont pas toujours volontaires). Il est vrai que la vie (dans le sens « ne pas mourir ») et la paix de tout le monde sont importantes. Mais un être humain ne vaut pas moins qu'un autre. Il importe alors de se questionner plus loin pour trouver le plus juste équilibre possible, même en sachant que rien ne sera probablement tout à fait satisfaisant.

Prévention

Ce qui fait les comportements

La prévention doit jouer un rôle important dans la sécurité. Les spots télévisés de sensibilisation, les interventions en milieu scolaire y contribuent, notamment au niveau du comportement. La qualité de la formation au moment du permis aussi. Une réflexion sur les infrastructures, la signalisation, la qualité et l'état des véhicules également.

Le plus délicat est sans doute le comportement des chauffeurs. Naturellement il y a le non respect des règles du code de la route*... mais à ce niveau de réflexion, nous restons trop simplistes. Ce qui importe, ce n'est pas ce constat, mais c'est de comprendre pourquoi ces règles ne sont pas respectées, et non simplement de rappeler sans cesse qu'il faut s'y soumettre, que de ne pas le faire c'est « pas bien » et

« très puni ». Concernant les comportements, quand des règles ne sont pas respectées, nous pouvons envisager au moins cinq causes possibles :

** le non respect est impliqué dans 9 accidents mortels sur 10 !*

1. MECONNAISSANCE. Les règles ne sont pas connues.

Remède possible : l'information. C'est normalement ce qui se fait lors du passage du permis de conduire. Certaines règles peuvent être oubliées (mais c'est plutôt rare), ou méconnues car elles sont nouvelles. Si cette connaissance est si importante, on peut se demander pourquoi les programmes scolaires (plutôt que des interventions éparses de bénévoles) ne les incluent pas. Une imprégnation dès le départ serait bienvenue, cela devrait faire partie de la vie (les piétons ou cyclistes aussi se doivent de connaître des règles) et ne pas surgir simplement au moment du permis. Puisque la sécurité routière est un problème majeur pourquoi ne pas se donner ce moyen qui toucherait tout le monde sur une longue période. Cela pourrait faire partie de notre culture générale moderne.

2. DISTRACTION. Les règles sont connues, mais il y a eu inattention et la signalisation n'a pas été vue, ou la situation non perçue.

Remède possible : difficile d'imposer la vigilance, mais par contre s'interroger sur ses causes, puis y remédier et/ou trouver des moyens de les compenser. C'est ce qui se fait, quand la cause est la fatigue, en recommandant de dormir suffisamment, en rappelant de faire des pauses, en créant des véhicules qui traquent la baisse de vigilance de leur conducteur. C'est aussi, dans les cas des manques de vigilance non liées à la fatigue mais à un fonctionnement psychologique, ce qui se fait avec les « avertisseurs de zones dangereuses » (anciens « avertisseurs GPS de radars » reconvertis depuis la nouvelle réglementation)... mais quand saura-t-on leur permettre d'indiquer de façon fiable à tout endroit où nous sommes à quelle vitesse nous devons rouler, car les panneaux sont souvent insuffisants*.

**Des fois il y en a trop, des fois il n'y en a pas assez. Par exemple sur autoroute, il est parfois difficile de savoir si nous sommes dans une zone 130km/h ou 110km/h, tant les panneaux de vitesse sont rares.*

3. NON CONFIANCE. Les règles sont connues, il y a vigilance, volonté d'être attentif aux dangers, mais il n'y a pas de confiance dans la pertinence des règles ou de la signalisation.

Remède possible : vérifier cette pertinence au niveau de l'infrastructure, puis informer. Mais pour cela il faut être simple et crédible. Quand par exemple une vitesse est limitée à 70km/h sur une route, puis 300m avant d'arriver en ville un panneau indique qu'on peut rouler à 90Km/h (sur ces 300m !) pour aussitôt se retrouver limité à 50Km/h..., ou quand on a une ligne blanche discontinue sur un sommet de côte ou dans un virage sans visibilité, difficile de voir la cohérence (même si, de façon générale, l'on ne doit pas doubler quand il y a un manque de visibilité... mais à force que l'on « pense pour nous », que tout soit balisé, nous finissons par manquer de discernement). Nous avons aussi les 30km/h si importants à proximité des écoles la journée... est-il aussi important, à 2h du matin dans cette même zone, de ne pas rouler à 50km/h ? Ou sur une rocade, où les 90km/h sont

un grand progrès dans la journée (ou en situation de circulation dense), de nuit ou quand il n'y quasiment plus de voitures les 110km/h sont-ils encore dangereux ? (dans ces dernier cas, il est vrai qu'il est difficile de réaliser une signalisation variable en fonction de la situation ou de l'horaire). Nous remarquerons cependant que s'il est facile de critiquer ce qui est réalisé, cette réalisation sur le terrain n'est pas toujours aisée à faire. Les incohérences ne se voient qu'à l'usage et du point de vue de l'utilisateur, au moment où il s'y trouve. On pourrait imaginer un partenariat entre les usagers et les enquêteurs.

4. INCONSCIENCE. Les règles sont connues, il y a une forme de vigilance, mais il y a aussi une certaine indifférence aux règles (ou négligence), et une inconscience des dangers réels.

Remède possible : C'est sans doute une des situations les plus délicates à régler. Les causes sont multiples, mais généralement la conscience est occupée par une autre priorité estimée plus importante. L'approche ici est très subtile, car on a beau savoir, et même bien savoir, d'autres intérêts priment sur le danger, qui est finalement relégué en arrière plan. Par exemple tout le monde sait que « fumer tue » (60.000 personnes en meurent par an... et non pas 4.000 !), mais cela n'empêche pas de compter 14.000.000 de fumeurs en France !... (j'ai déjà formé tous les soignants d'un service de pneumologie où la moitié d'entre eux fumaient, certains jusqu'à trois paquets par jour... ici le remède n'est pas l'information !). Il n'y pas de raison pour que ce soit plus simple concernant la sécurité routière ! Ouvrir la conscience des usagers aux dangers, c'est aussi, pour ceux qui s'en chargent, s'ouvrir eux-mêmes aux enjeux qui font que les personnes ne veulent pas voir ou ont d'autres priorités. Il y a là un sérieux travail à réaliser par les ECPA, et même par des psychologues ou des sociologues.

5. DEFIS. Les règles sont connues, il y a vigilance, il y a conscience (relative) du danger, mais il y a aussi surtout un défi social pour s'affirmer (plutôt en opposition à la société, et en tout cas, justement en se confrontant au danger).

Remède possible : en premier lieu la répression, mais ensuite et surtout « donner une possibilité de se sentir exister sans avoir besoin de ces défis », c'est-à-dire donner une éducation... mais de quelle façon ? Le fonctionnement social tout entier doit être reconsidéré sur ce point. Facile à évoquer en discours, mais pas si simple quand on regarde les problèmes de la récurrence de la délinquance... Pas si simple, mais des personnes ont réalisé de belles expériences à ce sujet.

Finalement :

Le fait d'avoir des statistiques sur la vitesse, l'alcool, la somnolence... etc., ne renseigne pas clairement sur ces 5 points, afin de déterminer s'il s'agit d'un problème de « méconnaissance », de « distraction », de « non confiance », d'« inconscience » ou de « défi » (sachant que plusieurs critères peuvent se mêler, car aucune catégorisation n'est absolue : on aura par exemple en même temps « méconnaissance » et « défi », ou « non confiance » et « inconscience »).

Il serait intéressant d'en connaître les proportions afin de mieux cibler les interventions de prévention. En

effet, à quoi bon parler sanctions à une personne sans vigilance (ça ne changera rien), à quoi bon informer sur les règles une personne en recherche de défis (ça peut même l'émoustiller), à quoi bon parler de danger à celui qui n'y croit pas (il reste dans son idée préconçue). L'idée de cibler les campagnes de prévention existe déjà*. Par exemple : « Vies sauvées continuons » misant sur le but, « Un accident n'arrive jamais par accident » misant sur la conscience et la vigilance, « Juste un peu » misant sur la prise de conscience, « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » (misant sur la responsabilisation, avec une part ludique destinée aux jeunes), « Ne laissez pas une personne qui a bu prendre le volant » misant sur la conscience sociale...etc. D'autres, montrant des accidents graves en situations inattendues, mêlent la prise de conscience (éveiller à la réalité du danger en choquant) et la peur.

*Observatoire national interministériel de sécurité routière -2010, p60

Penser pour l'autre éteint sa vigilance

Outre ces 5 points, il y a sans doute une injonction paradoxale dans le fait d'être invité en même temps à se soumettre aux règles et à être plus responsable. Il se trouve, le plus naturellement du monde, que plus l'on pense pour nous, moins nous investissons notre pensée pour être efficace. Plus « tout est prévu », plus notre vigilance et notre responsabilisation s'amenuisent. Cela rend le phénomène « sécurité » délicat, car ne rien prévoir, ne rien indiquer ne convient pas, et trop prévoir ou trop indiquer non plus. Ainsi, d'une façon diamétralement opposée à nos habitudes, sans feux tricolores, sans panneaux de signalisation et sans marquage au sol, que se passerait-il ? Eh bien cela a été expérimenté !* Constat : le nombre d'accident n'augmente pas... même il diminue ! C'est du moins l'expérience menée dans plusieurs villes d'Europe qui ont choisi de s'en remettre au bon sens et à l'humanité des conducteurs. Il fallait oser ! Mais nous retrouvons là des phénomènes bien connus en psychologie humaniste (dont la « considération inconditionnelle », la « validation », qui incitent l'individu à s'ouvrir, à prendre conscience, à mobiliser ses ressources). Hors du champ de la thérapie, Marc Vella, musicien et pédagogue, nous montre dans son ouvrage « *Eloge de la fausse note* » combien les individus (y compris de milieux difficiles), quand ils sont considérés, se révèlent quasi miraculeusement dans ce qu'ils ont de meilleur.

*Makkinga et Drachten, villes des Pays Bas ont fait ce choix dans les années 70. La suppression des panneaux sur la place Laweiplen à Drachten, a produit une meilleure fluidité de la circulation et moins de morts et de blessés, malgré ses 22.000 véhicules par jour. Plus récemment Ipswich (en Angleterre), Bohmte (en Allemagne), Ejby (au Danemark), Ostende (en Belgique), et Emmen (aux Pays-Bas) ont opté pour cette expérience. La Grande Bretagne étudie ce concept dans le cadre d'un programme financé par l'union européenne. ([Signalisation routière](#))

“

La suppression de la quasi-totalité de la signalisation routière en ville apporte plus de sécurité. Expérience

de « shared space » * à Drachten en Hollande : Koop Kerkstra n'a pas froid aux yeux. Pour prouver qu'il a raison, cet urbaniste traverse la chaussée en marchant en arrière, sans regarder où il va. Les voitures s'arrêtent immédiatement. « Je n'ai pas peur, je sais que les gens sont civilisés ici, et qu'ils interagissent avec les autres utilisateurs de la route. » Nous sommes à Drachten, une petite ville aux Pays-Bas (*shared space : Espace de rencontre entre tous les utilisateurs de la route)

“

Aujourd'hui tous les panneaux ont été supprimés, pour le plus grand bien des 20000 véhicules qui traversent cette place quotidiennement, selon les autorités.

Il n'y a plus d'accidents graves et le trafic est deux fois plus fluide.
(article)

L'abondance de panneaux peut générer plus de confusion que de sécurité. Cela ne signifie sans doute pas qu'il n'en faille aucun, mais qu'une réflexion peut être menée à ce sujet. Ce que nous retiendrons de cette expérience, c'est que là où les conducteurs sont responsabilisés il y a moins d'accidents, et là où l'on pense pour eux, il y en a plus. Quand tout a été pensé à notre place nous avons tendance à nous en remettre à ce qui a été décidé... et à désinvestir notre vigilance et notre réflexion.

Quelques incidences

De telles considérations ne remettent pas en cause le fait qu'il faille des règles, de la signalisation et de la répression. Mais si nous en usons au-delà d'un certain seuil, nous risquons de nous enliser, et même de produire des effets collatéraux néfastes. Si l'on croit trop facilement que pour améliorer la situation il faut de la peur, des règles et de la répression... n'oublions pas qu'il faut aussi surtout de la conscience. Que cette conscience est générée par un climat social qui la favorise (la société récolte ce qu'elle sème), que cela représente un projet de très grande envergure qui ne peut se réaliser que tout en délicatesse.

Tout en pensant bien faire, les écueils sont nombreux concernant la peur, les règles les erreurs et la répression.

Cas de la peur

Le sentiment de peur est salutaire pour la survie... tant qu'il ne produit pas d'inhibition. Néanmoins la peur éteint la joie de vivre, et s'il convient de ne pas être trop euphorique pour rester lucide, la tristesse n'est pas non plus bonne conseillère. Un peu comme au travail : un cadre ou un directeur qui choisirait le management par la peur afin que « tout le monde file droit » verrait la productivité diminuer, les défauts de fabrication augmenter, la qualité des relations internes et externes en pâtir, l'image de marque s'effondrer... bref, toute l'entreprise se dégrader.

Etre conscient des dangers est une chose, être géré par la peur en est une autre. Quant à la peur de la répression, un minimum est souhaitable, mais trop finit par rendre le conducteur plus préoccupé d'éviter un PV que de rouler avec une conscience de ce qui fait la sécurité. La peur nous fait perdre nos initiatives, notre créativité, notre pertinence, notre responsabilisation, nous donne de mauvais réflexes. La « tolérance 0 » altère notre lucidité (mais quelle serait la bonne marge ?) et ne tient pas compte de tout ce qu'un conducteur met en œuvre pour que globalement le système routier fonctionne (voir paragraphe 4.3 « Le cas des erreurs »).

D'autre part, il n'y a rien de tel que d'être fixé sur ce qu'il faut éviter pour tomber dedans.* Être motivé par un but à atteindre est plus productif que d'être motivé par quelque chose à éviter (des expériences en psychologie l'ont démontré). La campagne « vie sauvées continuons » met l'accent sur un tel but positif plutôt que sur la peur.

** C'est pour cette raison que nous devons marcher derrière le rail de sécurité si nous sommes en panne sur l'autoroute : sinon, la durée de vie du piéton imprudent est en moyenne de 20mn ! Car les chauffeurs ont tendance à aller vers ce qu'ils regardent.*

Cas des règles

Il semble impossible de vivre sans règles. Cependant, celles-ci doivent nous permettre un fonctionnement et une organisation efficaces et sécurisés, et non éteindre notre bon sens.

Si les règles pensent trop pour nous, notre bon sens s'éteint. De bonnes règles doivent laisser une latitude au bon sens. Il est impensable de ne pas avoir de règles, ni de ne pas être averti des zones dangereuses invisibles situées dans notre proximité, des vitesses qu'il est plus prudent de respecter du fait d'un contexte que nous ignorons. Même en situation de respect, de civisme et de conscience, les règles et un bon nombre de signalisations restent incontournables. Rappelons nous : là où les conducteurs sont responsabilisés il y a moins d'accidents, et là où l'on pense pour eux, il y en a plus.

Sachons tout de même que concernant les règles, quelles que soient leurs imperfections, leur non respect est à l'origine de 9 accidents mortels sur 10 (reste à comprendre pourquoi elles ne sont pas respectées,

comme nous l'avons vu plus haut... ici se trouve le travail des ECPA).

Pourtant :

“

*La violation n'est pas systématiquement assimilable à l'infraction**

**« Guide de l'animateur des stages de sensibilisation à la sécurité routière » : Explorer – Activité du conducteur – Fiabilité et erreur humaine [DSCR 2010] p1.*

Le conducteur, la route, la signalisation, les conditions météo, les autres conducteurs, les piétons, etc., forment un système complexe où tout ne peut être prévu. Si le conducteur y est source de manquements, il y est aussi source d'ajustements pertinents multiples (dont parfois des violations), sans lesquels le système ne fonctionnerait pas.

Le cas des erreurs

L'erreur est une composante naturelle du fonctionnement humain. Pierre Van Elslande chercheur INRET ([Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité](#)) nous donne ici le versant positif de l'être humain, que nous avons trop souvent le tort de condamner pour ses imperfections sans prendre la mesure de ce qu'il réalise :

“

Les travaux réalisés en ergonomie, en relation notamment avec l'émergence de la théorie des systèmes ont, depuis fort longtemps, amené à nuancer ce regard porté sur l'homme, en mettant l'accent sur le fait que, s'il était source de variabilité – le « maillon fragile » du système –, l'homme constituait tout en même temps un agent de fiabilité sans lequel le système ne pourrait pas fonctionner. » (cité in « guide de l'animateur des stages de sensibilisation à la sécurité routière »

Explorer – Activité du conducteur – Fiabilité et erreur humaine [DSCR 2010] p1).

“

De plus, l'erreur n'est pas un échec mais un aspect consubstantiel de l'activité humaine. Elle est le reflet des stratégies mises en place par l'intelligence, qui dans un souci de performance (réduction de la complexité, anticipation) comporte une prise de risque. Ce risque est assumé, et même utilisé dans certaines stratégies d'adaptation et de récupération des erreurs. Certains journaux, voire certains experts en sécurité continuent malheureusement à entretenir un lien de causalité linéaire entre l'erreur et l'accident (Ibid. p1)

Si nous dénonçons ces erreurs humaines qui font les accidents, nous omettons de mentionner le fait que ces erreurs résultent inévitablement de nécessaires simplifications permettant par ailleurs de juger les situations et d'agir. Ce fonctionnement participe à un certain niveau de qualité globale d'un système d'une extrême complexité, où tout ne peut être planifié, et doit aussi être improvisé. Comme le dit le proverbe africain, cité par Marc Vella « *L'arbre qui tombe fait plus de bruit que la forêt qui pousse* » (*Eloge de la fausse note* – 2011, p56). L'on n'a pas suffisamment conscience de tout ce qui est bon afin de le promouvoir, et nous nous fixons réactivement sur ce qui ne va pas, soi disant pour le combattre, mais sans vraiment le comprendre ni le contextualiser.

Nous avons donc d'un côté des erreurs faisant partie d'une globalité stratégique, de l'autre des non respects des règles qui ne sont pas toujours une fuite de la réglementation mais une nécessité situationnelle.

La répression est alors en difficulté : Là se trouve un problème important des contrôles, qui peuvent d'autant moins se préoccuper de tels ajustements s'ils sont automatisés. D'autre part, certains arguments de ce type pouvant aussi être malhonnêtes, la répression également par simplification, ne saura que peu (ou pas du tout) faire la différence. Par exemple la répression automatisée concernant les distances de sécurité (importantes puisqu'étant la cause de 50% des accidents) saura-telle tenir compte de la vitesse des véhicule (la distance de sécurité n'est pas la même en bouchons qu'en circulation fluide) ? Distinguer entre un véhicule qui ne la respecte pas, et celui qui vient se faire dépasser par un conducteur qui s'est rabattu trop près ? Dans ce cas la personne verbalisée risque de ne pas être celle qui est en infraction (et perd tout de même trois points de permis !). Est-il possible de fabriquer des machines qui feront efficacement la différence ?

Rôle de la répression

La répression est très utile contre la délinquance. Elle est sensée être crainte par les voyous, mais devrait mettre les « honnêtes gens en sentiment de sécurité ». Quand les « honnêtes gens » finissent pas se sentir en insécurité du fait de la répression, il y a probablement des choses à améliorer dans les pratiques répressives.

Aucun système n'est infaillible. Or une personne contestant un « PV radar » (puisque c'est son droit) verse 135€ de caution. S'il maintient sa contestation après avoir été convoqué en gendarmerie (où il a pu voir la photo qui ne lui sera pas remise pour autant), il passe ensuite au tribunal de police. Mais auparavant, il doit attendre de recevoir une lettre recommandée pour aller chercher chez un huissier sa convocation au tribunal (il doit se libérer pour aller chez cet huissier dans un délai assez court). Ensuite, le jour de la convocation au tribunal il doit prévoir au moins une demi-journée (car il n'est pas tout seul à l'audience). Il est enfin entendu par le juge de proximité qui ne recevra favorablement sa réclamation que si elle est assortie de chiffres, de constats d'huissier, de données objectives précises et indiscutables.... Sinon l'amende

sera maintenue, mais peut aussi être réévaluée ... jusqu'à 750€ (rare, mais en tout cas elle peut être augmentée), plus les 22€ de frais de justice. L'amende facilement réévaluée à 150€ plus les 22€, nous arrivons à 172€, plus le temps de travail perdu, pour se présenter (au lieu des 90€ forfaitaires). Cela n'invite pas à la contestation... or il y a des cas où elle est justifiée, mais pourtant indéfendable.

D'autre part, la répression automatisée est intéressante jusqu'à un certain niveau... mais quand elle suscite trop de vocations à utiliser de fausses plaques qui, si elles portent votre numéro d'immatriculation, vous font endosser les infractions d'un autre... voilà une nouvelle délinquance engendrée par la répression elle-même... et cela devient bien compliqué !

Quant au juge de proximité, son travail est très ingrat. Il est confronté à tant de mauvaise foi chez de nombreux verbalisés, qu'il risque de se blinder et de perdre son bon sens face à des situations qui mériteraient de sa part plus de considération. C'est là où son professionnalisme doit éviter de telles dérives (mais ce n'est pas si facile).

Rôle de la conscience et de l'humanisation

Avoir une conscience plus ouverte, plus d'humanité, plus de sensibilité à la vie d'autrui... Tout cela ne peut qu'être favorable à la sécurité routière. La question est de savoir quand la conscience des individus est sollicitée au cours de leurs vies : L'est-elle dans leur éducation familiale ? L'est-elle dans leur parcours scolaire ? L'est-elle dans leur vie professionnelle ? Que nous donne notre imprégnation culturelle à ce sujet ?

L'école, le lycée, l'université, nous invitent à nous battre pour les bonnes notes, à combattre nos faiblesses, à développer notre savoir et nos compétences, parfois à passer devant l'autre pour réussir (concours) tout en privilégiant une certaine forme de pouvoir intellectuel.

La famille comporte le plus souvent (mais pas toujours) des parents aimants. Mais ceux-ci sont tellement sollicités par leurs soucis, leur travail, leurs conflits (y compris conjugaux) que l'enfant ne reçoit pas forcément l'attention qui lui permettrait de se révéler. D'autre part, certaines croyances éducatives, basées sur le contrôle, risquent de promouvoir plus d'inconscience que de conscience. D'autres trop laxistes ne permettent pas de se construire.

La vie professionnelle risque souvent de suivre ces modèles. Tout le monde n'a pas la chance de travailler dans une entreprise (même s'il y en a et c'est heureux) où le management prend en compte l'humanité des salariés, la dimension des individus. Quand ce n'est pas le cas, il ne s'agit surtout pas de dire que les dirigeants y soient de mauvaises personnes. Elles sont simplement trop préoccupées par d'autres priorités et pris dans des croyances managériales (parfois enseignées). Ils vont au plus simple (qui finalement complexifie la situation et pénalise le climat social bien au-delà de l'entreprise... car tout est systémique)

Rien ne peut remplacer la conscience, mais où donc se développe-t-elle ? Les enquêtes et études de psychologie positive nous révèlent pourtant que chez 111.676 adultes de 54 pays et 50 états américains les forces de caractère dominantes qui sont ressorties comme majoritaires sont la gentillesse, la justesse, l'authenticité, la gratitude et l'ouverture d'esprit.

“

Ces résultats pourraient révéler quelque chose sur la nature humaine universelle

(Martin-Krumm, Tarquinio, 2011, p.243).

(Voir sur ce site la publication d'avril 2012 « [Psychologie positive](#) »)

Si tel est le cas, quelles que soient l'éducation ou la culture d'un être humain, il disposerait d'une ressource d'humanité qu'il ne faut pas sous-estimer (tout en restant conscient du fait que, dans ses actes, il est parfois négligeant, dangereux ou « aveugle »). La question qui se pose est de savoir comment favoriser l'émergence de cette « conscience ouverte à la dimension humaine », qui est la meilleure garante d'un progrès en matière de qualité de vie et aussi de sécurité, notamment sur la route.

Comment cette humanité, dont chacun dispose, est-elle susceptible d'émerger et de permettre une meilleure cohabitation. Notre société a peut-être abusivement misé sur les sanctions et sur les récompenses, infantilisant ainsi ceux qu'elle cherche à responsabiliser et à motiver :

“

Il semble largement prouvé que les pratiques et les orientations qui visent à motiver les élèves par un recours massif aux punitions, récompenses, évaluations et toutet manipulations externes ont pour effet de miner la qualité de la motivation autodéterminée et de l'engagement, et à favoriser la poursuite de buts extrinsèques (Martin-Krumm, Tarquinio, 2011, p.296)*

**Buts extrinsèques : image, richesse, renommée (signes extérieurs de valeur) – Buts intrinsèques : affiliation, développement personnel, contribution à la communauté (besoins fondamentaux)*

De nouvelles voies restent à rechercher qui mettraient en exergue le meilleur de chacun (déjà présent en lui) et non ses défauts à corriger. Cela ne remplacerait pas les apprentissages, mais ceux-ci se feraient sur un fond plus propice à l'intégration. Cela n'exclurait pas la répression, mais en augmenterait la pertinence.

L'humanité, sur la route aussi

Le « savoir vivre ensemble »

Au-delà des aspects techniques de l'infrastructure (état des routes, pertinence des signalisations), de la justesse de la réglementation, de l'état des véhicules, il y a un « savoir vivre ensemble » à promouvoir. La plupart des personnes sont d'accord sur la nécessité de ce « savoir vivre ensemble », la plupart des personnes pensent qu'il faut respecter autrui... mais dans les faits quotidiens... tout le monde (ou presque) s'énerve, tout le monde (ou presque) peste contre un autre qui dérange, tout le monde (ou presque) veut aller vite, éprouve le besoin de s'affranchir des contraintes... Le piéton peste contre l'automobiliste, l'automobiliste contre le piéton, les automobilistes pestent contre les automobilistes... (pour ne parler que de cela !).

Comment garder son humanité une fois au volant ? La voiture est un espace spécial, c'est un « chez soi mobile », une zone intime. Nous devons considérer le rapport que nous entretenons avec cet espace que représente notre véhicule, la place des autres quand nous sommes dans cet espace, l'état de la communication en général, et dans cette situation particulière.

Notre « automobile home »

Le véhicule est un « petit espace à nous » que nous emmenons avec nous partout où nous allons (et je ne parle pas de « camping car »). Les « autres » menacent en quelque sorte cette intimité. Si cet espace nous appartient, nous sommes sensés y faire ce que nous voulons... les contraintes n'y sont pas les bienvenues. Il se trouve pourtant que sa mobilité engage notre vie sociale.

Il en est de même avec notre corps, « véhicule » (si j'ose dire) encore plus intime... Quand nous nous déplaçons physiquement dans la société nous n'en faisons pas n'importe quoi, nous ne nous comportons pas n'importe comment. Mais même au niveau de notre corps, qu'avons nous reçu culturellement ? : la maladie est vue comme un phénomène de malchance contre lequel la médecine tente de nous prémunir. Or si cela peut être vrai dans certains cas, ça ne l'est pas concernant l'hygiène alimentaire (dont le défaut cause de 70.000 décès par an) et l'usage du tabac (60.000 décès par an). Nous n'avons même pas appris à respecter l'espace intime de notre corps et réalisons constamment des « excès de vitesse alimentaire ou tabagiques »... excès de vitesse qui nous font arriver plus vite à destination... de la fin de notre vie ! Sommes-nous pressés à ce point ? Toujours la vitesse !

Faire plus et plus vite... voilà l'imprégnation culturelle. Le goût, la saveur de l'instant, le temps qui revient à chaque chose, et surtout à chaque être... la capacité à savourer, à être là, à respecter le rythme... tout cela reste loin de notre conscience (voire anachronique) et nous peinons à trouver ce qui pourrait nous y inciter.

La vitesse et l'illusion

L'idée d'aller vite est sans doute un point fort à considérer. La voiture, l'avion, les télécommunications, l'informatique... tout vénère la « déesse vitesse » comme un progrès.

Mais aussi, comme nous venons de le voir : aller vite nous permet aussi d'atteindre plus rapidement le bout de notre vie (tout en la manquant). La proposition du sage bouddhiste Thich Nhat Hanh (*La paix en soi, la paix en marche* – Albin Michel 2006, p.68) tente de nous sensibiliser à cela : il nous invite à la « marche consciente », qui est une façon de donner à chacun de nos pas le temps qui lui revient, à le réaliser en allant vers un arbre... et pour nous aider à respecter ce temps, en imaginant que cet arbre représente la fin de notre vie ! De façon comique, bien moins sérieuse, et même loufoque, le film « Click » (Frank Coraci – 2006) nous y sensibilise aussi : muni d'une télécommande spéciale, le héros peut mettre en « avance rapide » les moments de sa vie qui l'ennuient... et il se retrouve rapidement à la fin de son existence... sans avoir rien vécu ! Voilà deux moyens touchant des publics différents, mais tous deux conduisant à une réflexion pertinente.

Nous avons à faire (ou à refaire) un apprentissage du temps. C'est alors une imprégnation culturelle différente, un discernement à trouver. Comment la vitesse peut-elle être louée partout comme un progrès... et sur la route jugée comme mauvaise ? Naturellement, intellectuellement nous le comprenons tous, mais sous l'imprégnation subliminale et constante à laquelle nous expose la société, nous allons inconsciemment vers l'opposé de ce que nous comprenons et sommes instinctivement portés à « toujours plus vite ».

Etre pressé ? Serions-nous pareils à des agrumes dont nous tenterions d'extraire le « jus existentiel » ? Quel pan de la société saura nous donner (ou nous rendre) cette dimension de vie que les hédonistes connaissaient bien dès l'antiquité ? Savoir « donner le temps qui lui revient » à ce que nous faisons, et le vivre avec plaisir.

Les défis pour exister

Indépendamment des êtres en délinquance qui cherchent des défis pour se faire « mousser » à leurs propres yeux, et à ceux de leurs comparses, notre société pousse chacun de ses membres au défi, à la performance qui donnera de l'importance, qui fera que l'on sera considéré. Aller vite est un tel défi, instinctif, dès qu'on en a le moyen (la puissance du véhicule). D'un côté invités à la soumission (aux règles et à l'autorité) qui éteint notre identité, d'autre part invités à la performance pour avoir une valeur sociale... Toujours les injonctions paradoxales ! Naturellement il conviendrait de comprendre que le respect n'est pas la soumission, mais voilà justement des points à clarifier.

Le défi est malencontreusement entretenu par l'idée de concurrence, qui est trop présentée comme un moteur de la réussite (s'appuyant sur une soi-disant « loi du plus fort », alors que Darwin lui-même parlait

de la « survie du mieux adapté », et non du plus fort. Ici le mieux adapté est celui qui sait mesurer sa vitesse, pas celui qui va le plus vite). Concernant la culture de la concurrence, avons-nous oublié que concourir (co-courir) c'est « aller ensemble vers un même but ». Les idées qui concourent à une réalisation agissent ensemble vers un même objectif et non les unes contre les autres.

Cette posture qui consiste à « faire ensemble tout en se sentant exister » sans pour autant perdre son identité ne peut résulter que d'une imprégnation culturelle qu'il conviendrait de promouvoir. Il reste à en trouver le moyen : peut-être se demander ce qui produit cette sensation de carence existentielle, de non existence de soi, dénoncée par Abraham Maslow il y a déjà quelques temps.

En attendant, puisque cette notion de défi semble nous habiter plus ou moins, le nouveau défi à envisager pourrait être de savoir vivre soi-même, et de savoir vivre ensemble. Trouver là une occasion de briller serait moindre mal.

Être ou paraître

Le véhicule est aussi une possession, un bien, un avoir (parfois durement acquis) qui résulte d'un travail, d'un investissement personnel, et qui représente même pour beaucoup un positionnement social (en même temps qu'il est un moyen incontournable du « vivre en société », si l'on n'a pas la chance de bénéficier des transports en commun. Mais dans ce cas cet aspect passe au second plan). Ce pouvoir qu'il donne ne fait pas bon ménage avec les contraintes. Pour les raisons que nous venons de voir (carences existentielles) il peut se retrouver surdimensionné et conduire à perdre le sens des réalités.

Cela ne pénalise pas le fait d'apprécier un beau véhicule, ni la qualité de ses performances, mais quand celui-ci « remplace qui l'on est »... il reflète une souffrance, une « difficulté à être », qui devrait être prise en compte et à laquelle il serait urgent de socialement remédier.

La question est de comprendre comment un être peut en arriver à se sentir si peu exister que son véhicule vienne le remplacer. Le comprendre et y remédier, voilà ce qui compte, pas de le dénoncer et le combattre (ce qui ne ferait qu'aggraver la situation de celui qui déjà ne se sentait pas exister et se sentirait alors en plus ici jugé comme mauvais). Il s'agit plutôt de se préoccuper de la source de cette attitude, de ce qui la rend légitime, relativement à un contexte.

Une infrastructure apaisante

Si la psychologie de l'être humain joue un rôle, si la répression permet de canaliser certains comportements déviants, les réflexions sur l'infrastructure sont aussi très importantes. Les chicanes, les régulateurs de vitesse de type « dos d'âne », les bandes rugueuses, les ronds-points ou plutôt « carrefours giratoires », y participent avec des avantages et des inconvénients.

C'est la France avec Eugène Hénard, architecte et inspecteur des travaux, qui est l'inventeur des carrefours giratoires. Elle en compte aujourd'hui plus de 30.000 sur le territoire. De nombreux autres pays ont suivi cet exemple, mais c'est la France qui en a le plus.

Il se trouve pourtant qu'il est difficile de trouver des statistiques nous disant l'impact de ces giratoires sur les accidents et sur la mortalité par rapport à un carrefour normal.

Le CERTU d'avril 2009 « Les accidents dans les carrefours giratoires urbains » nous donne l'évolution des accidents sur les giratoires, la proportion d'accidents « véhicule seul » (la plus importante) par rapport à celle de « véhicules entre eux », avec détails sur les horaires, les collisions frontales, arrières, latérales... Cependant, malgré le nombre important d'éléments finement étudiés, nous peinons à ressortir de cette étude l'impact des giratoires sur le nombre d'accidents par rapport au carrefour traditionnel, sinon que le nombre d'accidents sur les giratoires n'augmente pas (il reste analogue au nombre d'accidents moyens) alors que le nombre de giratoire a été multiplié par trois (p.9).

Nous avons cependant cette conclusion : « Les études avant-après anciennes, en démontrant le gain important en nombre d'accidents et en gravité, ont souvent donné lieu à une interprétation faussée sur la gravité comparée aux autres carrefours urbains [...] La principale particularité des accidents dans les carrefours giratoires urbains, par rapport aux autres carrefours, est la part importante des accidents impliquant un seul véhicule. (p.26)

Nous trouvons ailleurs que les accidents y sont deux fois moins graves que dans un carrefour traditionnel, que la mortalité y serait divisée par 5.

Pour plus de détails, nous trouverons une étude québécoise : « Apaisement de la circulation urbaine » ([centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé](#) Novembre 2011). [L'étude](#) détaille même l'analyse de l'impact sur la consommation de carburant et sur les émissions de CO2 etc. (les données ci-dessous se retrouvent sur la page 7)

Résultats généraux (aux USA)

- Réduction de 38 %* de toutes les collisions (TC)*, 58% en milieu rural.
- Réduction de 76 %* des collisions avec blessures (CB)**, 82% en milieu rural.
- Réduction de 89 %* des collisions avec blessures incapacitantes ou décès (CBID)***

*TC : toutes collisions

**CB : collisions avec blessures

***CBID : collisions avec blessures incapacitantes ou décès

Résultats dans le remplacement des panneaux d'arrêt

- par des giratoires à une voie de circulation, en milieu urbain : -61 %* (TC) et -77 %* (CB). Résultats similaires en milieu rural : -58 %* (TC) et -82 %* (CB).
- par des giratoires à plusieurs voies de circulation, en milieu urbain, remplaçant des panneaux d'arrêt: -5% (TC).

Résultat dans le remplacement des feux de circulation

- par des giratoires à une voie de circulation, en milieu urbain : -35 %* (TC) et -74 %* (CB). (à comparer avec l'efficacité des radars de feu rouge !)

Nous trouvons là un excellent moyen non répressif de diminuer le nombre de morts et de blessés, participant ainsi à la paix civile sans inquiéter les honnêtes conducteurs ! D'autre part les accidents graves y sont en majorité des accidents de voitures seules, et donc pénalisent plus rarement un tiers non responsable. Aurions-nous là une belle façon d'utiliser les ressources naturelles des conducteurs contribuant à la sécurité routière, plutôt que de seulement condamner leurs erreurs ? (chapitre 4.3)

Pour conclure

La méconnaissance, les manquements délibérés et dangereux, les constructions psychosociales difficiles, la place des erreurs dans un système, les injonctions paradoxales, l'injustice, la vie, la mort, la paix civile, le savoir vivre, le mal de vivre, la difficulté à être, à s'affirmer... un cocktail délicat qui se construit tant bien que mal, avec quelques errances.

La colère contre les chauffards (légitime quand on en est victime, mais pas de la part de l'état qui doit être garant de justice et de justesse), la colère contre la répression (légitime quand on la subit injustement, mais mieux vaudrait engager son énergie pour lutter en faveur de sa justesse que de la dénoncer sans discernement).

Beaucoup de réflexions à mener pour un phénomène social nouveau (l'automobile disponible au public est tout juste centenaire). Nous devons nous résoudre au fait que « vivre à plusieurs », ce n'est pas comme « vivre seul » (quelque soit le domaine et pas seulement pour l'automobile). Il se trouve que l'être humain y réfléchit depuis quelques siècles, mais peine un peu dans différents domaines à établir la paix. Comme le disait Baruch Spinoza : la paix n'est pas l'absence de guerre, mais la concorde des âmes. C'est vrai aussi de la paix civile. La nation, la famille, l'éducation, la culture, dès qu'un nombre important de personnes est en jeu, c'est en même temps une grande richesse et une grande complexité : la vie collective impose un respect d'autrui, en même temps que la collectivité doit à chacun le respect de qui il est.

Il doit y avoir un mode éducationnel engageant les parents dans les foyers, mais aussi l'état à travers

l'éducation nationale qui dispose de nombreuses opportunités pour contribuer à une conscience élargie vers un « mieux vivre ». Quand les programmes auront-ils les moyens de parler de façon judicieuse de l'hygiène alimentaire, quand l'éducation physique se fera-t-elle avec une sensibilisation à la santé et à un bon rapport avec son propre corps enfin écouté intelligemment, quand développera-t-on le goût d'apprendre, le plaisir de découvrir, et laisserons-nous de côté les « tue saveur » que sont la course aux « bonnes notes » ou la punition systématique... motivation superficielle préparant mal la conscience au respect d'autrui et au respect de soi-même.

L'être humain ne demande qu'à élargir sa conscience, aidons le en ce sens, mettons dès sa jeunesse l'accent sur ses ressources. Cela préparera (entre autre) à un meilleur « savoir vivre » sur la route. Cela permettra de revisiter la répression et celle-ci ne fera plus peur aux honnêtes gens qui, au contraire, se sentiront plus sécurisés par son existence.

Bibliographie

Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé
Apaisement de la circulation urbaine – Québec, publication de novembre 2011

CERTU
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – publication de 2009

Département du Rhône
Document général d'orientation – publication 2009-2012

Guide de l'animateur des stages de sensibilisation à la sécurité routière
-DVD à l'usage des animateurs -, DSCR 2010

INRETS
Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité
-« Apaisement de la circulation urbaine » – publication de 2011

Maslow Abraham
-Etre humain – Eyrolles, 2006

Martin Krumm – Tarquinio
-Traité de psychologie positive – Le Boeck, 2011

Observatoire national interministériel de sécurité routière
-France, de 2010

Vella Marc
-Eloge de la fausse note – Le jour 2011

Liens internes

[Abraham Maslow](#) octobre 2008

[Psychologie positive](#) avril 2012

Liens externes

Causes de mortalité diverses

(dont déséquilibre alimentaire et manque d'exercice)

<http://www.retourvital.com/Comparaison-Factuelle-Risques.php>

Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé

Apaisement de la circulation urbaine

http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1430_ApaiseCircuUrb_TableauxSyntheses.pdf

CERTU

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

http://www.certu.fr/spip.php?page=article_theme&id_rubrique=692&id_article=759&lang=fr

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

www.inrets.fr

Urban & Sens

Supprimer la signalisation routière pour accroître la sécurité : une utopie ?

<http://www.urban-et-sens.com/absence-de-signalisation-plus-de-seacutecuriteacute.html>

Ministère de l'intérieur

sécurité routière

<http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/data/revue/revue150/dossier/reseau-local-diversifie-et-structure.html>

Morts par suicide

http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/default.asp?page=dossiers_web/dev_durable/taux_deces_suicide.htm

ZeroTracas

suppression de la signalisation

http://www.zerotracas.com/securite_routiere/supprimer_signalisation_routiere_722.html